

Als Soziologin in der Verkehrsplanung

Grau, Ingeborg

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

GESIS - Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Grau, I. (2002). Als Soziologin in der Verkehrsplanung. *Sozialwissenschaften und Berufspraxis*, 25(1/2), 151-156.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-37775>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Als Soziologin in der Verkehrsplanung

Ingeborg Grau

Die Bandbreite der Tätigkeiten, die sich mit einem Soziologiestudium ausüben lassen, ist sehr breit, und für diese Ausbildung sind ungewöhnliche Berufstätigkeiten eher die Regel als die Ausnahme. Aber sich in die weitgehend technische Domäne der Verkehrsplaner hereingeschmuggelt zu haben, ist vielleicht auch vor diesem Hintergrund als exotisch anzusehen.

Welche Unterstützung mein Soziologiestudium mir in meinem Berufsalltag bietet oder vielmehr, welche besondere Problemlösungsstrategie sich damit verbindet, möchte ich kurz erläutern. Basis dieser Überlegungen ist ein kurzer Erfahrungsbericht über meine Berufstätigkeit als Soziologin in der Verkehrsplanung einer Kommune, den ich anlässlich der letzten BDS-Tagung in Bad Boll vorgetragen habe.

Wie wird eine Soziologin zur Verkehrsplanerin ?

Mein Berufswunsch war es, in der Stadtplanung zu arbeiten. Allerdings wollte ich dies weder durch ein Raumplanerstudium noch durch ein Architekturstudium erreichen, sondern wählte die Verwaltungswissenschaften und schloss dann mit einem Diplom in Soziologie mein Studium ab. Mein Studienschwerpunkt lag von Anfang an in der Stadt- und Regionalsoziologie.

Mein Interesse an der Stadtplanung galt nicht ästhetischen oder technischen Aspekten, vielmehr war die Wahl des Studiums durch den Wunsch geprägt, das Phänomen Stadt aus dem Blickwinkel der Menschen, der Bewohner zu sehen. Mich bewegte die Frage, wie erleben die Menschen ihre Stadt, wie identifizieren sie sich mit ihr, warum leben sie so, wie sie leben, welche Anforderungen stellen sie an ihre Stadt, und wie kann der Bürger und die Bürgerin der Stadt dazu gewonnen werden, sich aktiv für die Gestaltung dieser Stadt einzusetzen.

Entsprechend nutzte ich dann die Gelegenheit zu einem Praxissemester nach dem Vordiplom. Ich hatte die Möglichkeit bei der Vorbereitung der Sanierungsmaßnahmen eines Stadtteils mitzuarbeiten. Die ersten Untersuchungen zur Bewertung des

Sanierungsbedarfs und Entwürfe zur Neuplanung waren fertiggestellt. Die Bewohner des Stadtteils sollten darüber informiert und auch zu einer Beteiligung gewonnen werden. Durch eine Auseinandersetzung mit diesen Planungen sollten von ihnen Änderungen und Verbesserungen vorgeschlagen werden. So lagen dann meine Aufgaben in der Öffentlichkeitsarbeit und in der Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner an den Neuplanungen ihres Stadtteils.

Dieses Praxissemester konkretisierte meinen Berufswunsch und weckte mein Interesse, mich stärker mit praktischen Fragestellungen auseinander zu setzen. Ich wählte aus, welche Aspekte meines Soziologiestudiums mir bei dieser Art der Arbeit von Nutzen waren, und auf diese konzentrierte ich mich dann bis zum Abschluss meines Studiums.

Heute arbeite ich in einer Stadtverwaltung als Verkehrsplanerin. Konkrete Anwendungsfelder meines soziologischen Ausbildung habe ich somit in meiner jetzigen Tätigkeit nicht direkt. Mir ist jedoch, und da unterscheide ich mich erheblich von meinen Kollegen, eine sozialwissenschaftliche Herangehensweise zur Problemlösung wichtig. Während von technisch ausgebildeten Personen eher nach der „richtigen“ Lösung insbesondere technischer Natur gesucht wird, ist meine Herangehensweise eher von der Frage geleitet, wer verfolgt welche Interessen, warum, mit welchem Machtpotential, wie lässt sich etwas durchsetzen, wo suche ich Bündnispartner.

Meine soziologischen Fachkenntnisse tragen dazu bei, unterschiedliche Interessenlagen und verschiedene Anforderungen zu erkennen, zu analysieren und zu einem Ergebnis oder auch zu einem Konsens zu führen. Daher ist es nicht weiter verwunderlich, dass sich das Spektrum meiner Aufgabenschwerpunkte im Laufe meiner Berufstätigkeit von der Öffentlichkeitsarbeit, über Sozialplanung, Stadtentwicklungsplanung jetzt hin zur Verkehrsplanung entwickelt hat. Alle diese Aufgabenfelder setzen – neben ihrer fachlichen Seite – einen wichtigen Schwerpunkt auf den Ausgleich unterschiedlicher Interessenlagen und stellen hohe Anforderungen an die Planung.

Fachspezifische Kenntnisse wie Grundlagen der Verkehrsplanung konnte ich mir im Laufe meiner beruflichen Tätigkeit in den sehr unterschiedlichen Jobs in Stadt- und Verkehrsplanungsbüros und verschiedenen Kommunalverwaltungen aneignen. Eine spezielle Zusatzqualifikation habe ich nicht erworben. Meine verkehrsplanerische Kompetenz zeichnet sich eher durch Vielseitigkeit, Reflexions- und Improvisationsfähigkeit als durch technisches Wissen aus. Meine fehlende technische Qualifikation muss ich häufig – wenn ich meine Akzeptanz bewahren möchte – überspielen, da diese von meinen Kollegen als die zentrale Voraussetzung gesehen wird.

Bis vor kurzem leitete ich die konzeptionelle Planung im Fachbereich Verkehr inklusive der Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). In diesem Team arbeiten sechs Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter. Die Planung beinhaltet zum einen die Erarbeitung gesamtstädtischer Verkehrskonzepte einschließlich der Konkretisierung der Schwerpunkte zukünftiger Verkehrsplanungen (welche Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. Straßen, Stadtbahnerweiterungen, Radverkehrsanlagen werden in Zukunft benötigte), der Bedarfsfeststellung, politische Entscheidungen da-

für vorzubereiten und planerisch zu sichern. Zum anderen war ich im Rahmen dieser Stelle auch für die Planungen des öffentlichen Personennahverkehrs und die Vorbereitung der in Zukunft anstehenden Ausschreibungen der Verkehrsleistungen zuständig. Gerade die konzeptionelle Planung beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit verkehrspolitischen Fragestellungen und damit verbunden auch mit vielfältigen gesellschaftlichen Aspekten (z.B. wie viel Verkehr benötigt eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt, welche Auswirkungen hat dies für die an verkehrsreichen Straßen lebende Bevölkerung und letztlich für die Entwicklung der Stadt, und welche Interessen setzen sich in einem solchen Konflikt durch). Alles in allem Fragestellungen, zu denen meine soziologischen Ausbildung im Zusammenwirken mit meiner fachspezifischen Berufspraxis eine gute Basis bietet.

Methodenkenntnisse bildeten für meine beruflichen Tätigkeiten sicherlich eine wichtige Voraussetzung. Allerdings habe ich heute wenig Bezug zum erlernten theoretischen Wissen.

Der Aspekt der Soziologie in der Verkehrsplanung

Nachfolgend möchte ich mich mit der Frage auseinandersetzen, wie ich in meiner täglichen Arbeit Soziologie bzw. soziologische Aspekte anwenden kann und welche Vorteile, Nutzen und Vorzüge ich dadurch habe. An und für sich ist die Verkehrsplanung von der Anwendung der Soziologie bzw. soziologischer Theorien weit entfernt, aber vieles ließe sich durch soziologische Kompetenz besser lösen.

Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Nachdem die Verkehrsplanung die Grenzen ihrer Planung im Verkehrsinfarkt gefunden hatte, wurde die Lösung für die Bewältigung des zukünftigen Verkehrswachstums in der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens gesehen. Die Verkehrsmittelwahl sollte durch Vergünstigungen (z.B. gutes Angebot an Bus und Bahn) bzw. durch Erschwernisse (Erhebung von Parkgebühren in den Innenstädten) so beeinflusst werden, dass von den Verkehrsteilnehmern das am besten geeignete Verkehrsmittel gewählt wird. Diese Ansätze zeigten in der Realität meist nicht die gewünschte Wirkung, und in den Städten wuchs weiterhin das Verkehrsaufkommen.

Die Thematik der Veränderung des Mobilitätsverhalten ist bislang kaum von der soziologischen Forschung aufgegriffen und analysiert worden. Erklärungsansätze, die sowohl die verkehrswissenschaftlichen, aber auch sozialwissenschaftliche, sozialpsychologische Ansätze aufgreifen, sind interdisziplinär kaum betrachtet worden.

Versachlichung von Konflikten

An jedem Stammtisch werden die Fachmänner der Verkehrsplanung geboren. Jeder hat einen Führerschein, schon häufiger ein Knöllchen erhalten und ist deswegen qualifiziert, sich zu der Parkraumbewirtschaftung, der Verkehrsführung, zur Geschwindigkeitsbegrenzung und Ähnlichem zu äußern. Verkehrsplanung ist ein äußerst polarisierendes Thema, bei dem die unterschiedlichen Interessen aufeinander prallen, die nur schwer zu tragfähigen Kompromissen geführt werden können.

Die Interessenskonstellationen sind häufig mit den herrschenden Machtstrukturen verbunden; die Wirtschaft fordert den Aus- und Neubau von Straßen, den die Anwohner oder Umweltverbände zu verhindern suchen. Hier kann Soziologie dazu beitragen, den Interessenskonflikt zu analysieren, diesen durch Moderation zu versachlichen und tragfähige Kompromisse herbeizuführen.

Vernetzte Ansätze statt technischer Lösungen

Die Verkehrsplanung setzte lange Jahre auf technische Lösungen. Durch Straßenbau sollte das Verkehrswachstum bewältigt, durch Telematik die Verkehrsströme so geleitet werden, dass die bestehende Straßeninfrastruktur optimal genutzt wird, ohne überlastet zu werden. Dieser Vorgehensweise sind Grenzen gesetzt, vor allem wenn einer nachhaltigen Stadtentwicklung Rechnung getragen werden soll. In dem Maße, in dem technische Lösungen versagen, sind integrierte Lösungen gefragt. Verkehrliche Entwicklungen werden durch gesamtgesellschaftliche Prozesse beeinflusst. Ohne diese in die Analyse einzubeziehen, können die Ursachen nicht erkannt und Lösungen nicht gefunden werden.

Koordination als Problemlösung

In einer großen Organisation wie der Kommunalverwaltung spricht man wohl viel übereinander, aber weniger miteinander. Ein großer Teil meiner Arbeit besteht darin, Ergebnisse zu vereinbaren, unterschiedliche Beteiligte (verwaltungsinterne aber auch externe) zu einer gemeinsamen Lösung führen und diese dann verbindlich zu vereinbaren, Lösungsschritte aufzuzeigen, Kooperation zu vereinbaren und die Arbeitsschritte zu koordinieren. Letztlich ist ein ämterübergreifendes Projektmanagement gefragt.

Bürgerbeteiligung

Eine Verwaltung sollte seine Dienstleistungen dem Bürger zur Verfügung stellen. Ein Zusammentreffen mit Bürgern erzeugt bei den Verwaltungsbeschäftigten jedoch häufig Ängste. Für Bürgerbeteiligung zur Herstellung einer Öffentlichkeit zur Einflussnahme auf Planungsprozesse fehlt meist die Methodik. Wie erläutert man Laien eine Straßenplanung? Aus Sicht eines Verkehrsingenieurs ist es nicht vorstellbar, dass es Menschen gibt, die diese technischen Pläne nicht verstehen können. In der Vermitt-

lung zwischen Planern und Bürgern - mit dem Ziel, die Bürger in die Planungsprozesse mit einzubeziehen – ist mir meine soziologische Ausbildung hilfreich.

Planung für alle

Der in der Planung zugrundegelegte durchschnittliche Verkehrsteilnehmer ist männlich, berufstätig, zwischen 35 und 50 Jahre alt und hat ständig einen PKW zur Verfügung, und für diesen (und meist auch von diesem) Typus Mensch wird die Stadtplanung betrieben. Große Teile der Bevölkerung werden bei dieser Planung nicht berücksichtigt. Neue Wohngebiete werden für junge Familien mit Kindern gebaut, die wohl über eine Straßenanbindung verfügen, aber nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Wenn die jungen Familien dann nicht über den Zweitwagen verfügen – mit dem Familien-PKW fährt der Verdienener meist zur Arbeit –, dann sitzt die Frau mit den Kindern im idyllischen Wohngebiet fest.

Abhängig von den sozialen Strukturen werden unterschiedliche Anforderungen von den Bürgerinnen und Bürgern an eine Stadtplanung gestellt. Diese gilt es herauszuarbeiten. Die Erkenntnis, dass es Menschen mit unterschiedlichen (Mobilitäts-)Bedürfnissen gibt, kann ich auch ohne Soziologiestudium haben, aber durch meine Ausbildung kann ich fundierter argumentieren, sogar im konkreten Fall eine Verbesserung der Stadtplanung und langfristig eventuell eine bedarfsorientiertere, unterschiedliche Bevölkerungsgruppen berücksichtigende Planung erreichen. So stößt z.B. die Forderung nach einer Berücksichtigung spezifischer Frauenbelange in der Planung bei den Kollegen heute noch häufig auf Unverständnis.

Straße als öffentlicher Raum oder nur als Verkehrsweg

Der Verkehrsingenieur plant Verkehrswege. Er betrachtet die Verkehrserschließungsqualität einer Straße. Er beachtet die Sicherheit für den Verkehr, für Radfahrer und Fußgänger, er berücksichtigt Kapazitäten, um einen Verkehrsfluss ohne Staugefahr zu ermöglichen, ausreichende Straßenbreiten, um die Befahrbarkeit von Straßen und Kreuzungen zu gewährleisten. Straße wird hierbei nahe zu ausschließlich technisch funktional betrachtet.

Dass einer Straße innerhalb einer Stadt neben ihrer verkehrlichen Bedeutung auch noch weitere Funktionen zukommen, wird von der verkehrsplanerischen Seite nicht beachtet. Straße als öffentlicher Raum, als ein Gegenpol zum Privaten, zur Begegnung, zum Aufenthalt usw. wird nicht gesehen. Als Beispiel: Durch den Ausbau einer Straße werden aus Gründen der Verkehrssicherheit die Überquerungsmöglichkeiten der Straße auf Übergänge an Ampeln reduziert, mit der Folge, dass die Anwohner, die in dem Geschäft auf der gegenüber liegenden Straßenseite einkaufen wollen, entweder zwangsläufig Umwege zur Straßenüberquerung an der Ampel in Kauf nehmen müssen oder sich selbst gefährden und die Straße direkt auf dem kürze-

sten Weg überqueren. Das Verhalten der Anwohner, das durch Beobachtung schnell in seiner Bedeutung erfasst werden könnte, wird zu wenig in die Planung einbezogen und das Verhalten der Anwohner technischen Anforderungen unterworfen. Dies hat zur Folge, dass die Straße nicht mehr zu einem Aufenthalt und zur Begegnung mit den Nachbarn einlädt, sondern nur noch ein durch Emissionen belasteter Verkehrsweg wird.

Anhand einzelner Beispiele habe ich Bereiche aufgezeigt, in denen durch soziologische Kompetenz Verkehrsplanung verbessert werden könnte. Das Thema „Stadt“ mit der Funktion „Verkehr“ ist so komplex, dass nach meiner persönlichen Ansicht, Lösungsansätze nur in der interdisziplinären Bearbeitung zu einer ausgewogenen kommunalen Planung führen können. In interdisziplinären Arbeitsgruppen können die jeweiligen Aspekte miteinander verknüpft und zu gemeinsamen Lösungen geführt werden. Soziologen haben dabei eine wichtige Rolle einzunehmen. In der Realität sind sie sicherlich unterrepräsentiert und in ihrer Professionalität unterschätzt.

Um sich in dieser Position zu behaupten, ist ein gewisses *Handwerkszeug* erforderlich. Das Wissen, wie etwas richtig zu planen ist, reicht nicht aus. Ich muss es auch überzeugend verkaufen können und das gerade in einem Fachgebiet, in dem ich mit meinen Vorstellungen häufig die Außenseiterin bin. Geholfen haben mir dabei unter anderem Moderationstechniken, Wissen über Projektmanagement, Erfahrungen in Gruppen- und Teamarbeit.

Kommune als Arbeitgeber für Soziologen

In einer Kommunalverwaltung gibt es durchaus einige Kolleginnen und Kollegen mit Soziologie als Studienabschluss. Ihr Arbeitsschwerpunkt liegt dabei im analytischen, planerischen Bereich. So sind Soziologen in der Sozialplanung, der Gesundheitsberichterstattung, mit Bevölkerungsprognosen usw. beschäftigt. Jedoch besteht in den Kommunen im Prinzip ein Einstellungsstopp, deswegen werden in Zukunft die Anstellungschancen nicht steigen. Das Gehalt eines Akademikers ist innerhalb einer Kommune relativ hoch, es werden häufig „billigere“ Lösungen gesucht. Da zeitlich befristete Verträge von den Personalvertretungen erst allmählich mitgetragen werden, sind Anstellungen, die auf ein Projekt bezogen sind, eher noch selten.

Die Perspektiven sind nicht rosig, aber immer wieder gibt es eine Nische zu entdecken.

Ingeborg Grau
Wirkerstraße 38
42105 Wuppertal
Tel.: ++49.202.305591
eMail: inge.grau@freenet.de